



Mobilität für alle mit der

Mobilitätsgarantie

Mobilität als Daseinsvorsorge

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Arbeit, Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung, Sport, Kultur und soziale Kontakte sollen für alle erreichbar sein. Im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge hat der Staat die Pflicht, allen Menschen den Zugang zu lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen zu ermöglichen. Dieser Zugang kann nur durch einen öffentlichen Verkehr sichergestellt werden, der verfügbar, zugänglich und bezahlbar ist, sowie durch gute Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr.

Eine sozial gerechte Mobilität muss den Menschen in den Mittelpunkt stellen, nicht Fahrzeuge und Straßen. Denn der Umweltverbund, bestehend aus öffentlichem Verkehr mit Bussen und Bahnen sowie Rad- und Fußverkehr, ist klimaverträglich, günstig und fördert die Gesundheit.

Die Einführung der Mobilitätsgarantie würde dafür sorgen, dass der öffentliche Nahverkehr bundesweit zur kommunalen Pflichtaufgabe wird und bestimmte Mindeststandards erfüllt. Damit würde auch ein Ziel aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt: „Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.“ (Koalitionsvertrag 2021-2025, S. 20).

Zu vielen Menschen wird gesellschaftliche Teilhabe verwehrt, weil sie keinen ausreichenden Zugang zu guter und sicherer Mobilität haben. Denn in vielen Regionen gibt es kein oder nur ein unzureichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Ähnlich ist es um die Radverkehrsinfrastruktur bestellt. Über Jahrzehnte ging die Verkehrspolitik von der Prämisse aus, dass alle Menschen mit ihrem eigenen Auto mobil sein wollen und können. Für den ländlichen Raum gilt das noch immer. Das schließt aber viele Menschen aus, die nicht selbst Auto fahren können, wollen oder es sich nicht leisten können. Das betrifft zum Beispiel Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen.

Damit alle Menschen unabhängig von körperlichen, psychischen, finanziellen und räumlichen Voraussetzungen selbstbestimmt und klimafreundlich mobil sein können, braucht es ein attraktives und barrierefreies Grundangebot öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen. Dieses muss ergänzt werden durch flexible Angebote, die den lokalen Gegebenheiten und besonderen Bedürfnissen gerecht werden. Dazu gehören unter anderem barrierefreie Taxis, (Car-)Sharing-Angebote und Pooling-Dienste. Außerdem braucht es ein sicheres und komfortables Rad- und Fußwegenetz. Eine Mobilitätsgarantie geht weit hinaus über den Minimalanspruch auf ein Taxi, wenn der Bus ausfällt. Stattdessen ist das Ziel, dass künftig niemand mehr auf ein eigenes Auto angewiesen ist. Die Freiheit selbstbestimmter Mobilität, soziale Gerechtigkeit und der Schutz von Klima und Umwelt können so in Einklang gebracht werden.



Gutes Angebot für alle durch Mindeststandards

Eine Garantie, dass jede*r nach seinen individuellen Bedürfnissen ohne eigenes Auto mobil sein kann, setzt ein gutes Angebot an Mobilitätsalternativen voraus. Es reicht nicht aus, wenn der Bus nur einmal morgens zur Schule oder Arbeit fährt und nachmittags wieder zurück. Ebenso wenig genügt es, wenn es nur einen Anschluss mit der Regionalbahn in die Großstadt gibt, aber keine Verbindung zur Arztpraxis oder Freundin im nächsten Ort. Vor allem in ländlichen Regionen sind die Wege zur nächsten Haltestelle oder zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs weit.¹ Zudem mangelt es oft an gut ausgebauten Fuß- und Radwegen, auf denen man gerne und sicher unterwegs ist.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen sind vielfältig und enden nicht beim Weg zur Erwerbsarbeit. Rund ein Drittel des Wegeaufkommens ist beruflich bedingt, während zwei Drittel auf private Erledigungs-, Freizeit- oder Begleitwege entfallen.² Das Angebot des Umweltverbundes muss auch diese Wege zuverlässig abdecken, um Menschen ohne eigenes Auto eine gute Mobilität zu ermöglichen.

Dabei müssen neben dem klassischen ÖPNV, also S- und U-Bahn, Straßenbahn und Linienbus, auch neue Mobilitätsangebote für alle zugänglich ausgebaut werden. Kleinere Fahrzeuge und flexible Mobilitätsangebote wie Pooling-Dienste und Sharing-Angebote (sogenannte Mobility as a Service)³ können sicherstellen, dass auch Bewohner*innen kleiner Dörfer mobil bleiben und der ländliche Raum an Lebensqualität gewinnt. Darüber hinaus können solche Alternativen nachts und am Wochenende eine sinnvolle Ergänzung zum regulären ÖPNV sein. In jedem Fall müssen sie gut mit den übrigen Angeboten verflochten werden. Damit die Buchung so einfach wie möglich ist, werden möglichst alle Angebote in einer App integriert. Die gesamte Reisekette mit verschiedenen Verkehrsmitteln kann dann auf einer Plattform geplant und bezahlt werden.

Neben dem ÖPNV muss ein gut ausgebautes, flächendeckendes Radwegenetz geschaffen werden, mit Radschnellverbindungen und überörtlichen Radverbindungen – auch im ländlichen Raum. Analog zu den Radschnellwegen müssen Hauptfußwegachsen geschaffen werden, damit Fußgänger*innen bequem und sicher, ohne Umwege ans Ziel kommen.

1 Siehe auch das VCD Factsheet: Verkehrswende im ländlichen Raum www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf

2 MiD 2017: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

3 Siehe auch das VCD Factsheet: Mobilität als Dienstleistung – sozial gerecht? www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Mobility-as-a-Service.pdf

Für die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie braucht es bundesweit verbindliche Mindeststandards für die Erschließung und Bedienung durch einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. On-Demand- und Sharing-Angebote müssen darin ebenso enthalten und geregelt sein, wie die sinnvolle Verzahnung mit dem Rad- und Fußverkehr. Der Umweltverbund muss als Ganzes betrachtet und geplant werden.

Damit in Zukunft niemand mehr vom eigenen Auto abhängig ist und alle Menschen klimafreundlich mobil sein können, stellt der VCD folgende Forderungen auf:

ÖPNV

- In allen Orten ab 200 Einwohner*innen gibt es ein Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Alle Orte ab 200 Einwohner*innen werden mindestens in einem Ein-Stunden-Takt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum nächsten Mittel-/Oberzentrum bedient.
- In Orten mit weniger als 500 Einwohner*innen sowie in Schwachlastzeiten können auch alternative Bedienformen (z.B. Rufbus oder On-Demand Ridesharing) eingesetzt werden.
- Mindestens 80 Prozent der Einwohner*innen eines Ortes mit ÖV-Anschluss erreichen im Umkreis von 300 m die nächste Haltestelle.
- Auf regionalen Hauptachsen im ländlichen Raum bestehen dichtere Takte von mindestens 30 Minuten, in urbanen Räumen von mindestens 10 Minuten.
- Das Angebot besteht mindestens von 6 bis 22 Uhr, auch am Wochenende und in Ferienzeiten, ergänzt um zusätzliche Nachtfahrten am Wochenende.
- Zum nächsten Mittel-/Oberzentrum braucht es maximal einen Umstieg mit sicherem Anschluss.
- Alle Angebote sind mit Echtzeitdaten vernetzt, sodass die Anschlüsse gesichert sind – z.B. von der Regionalbahn in den Rufbus und auch bei ggf. nötigen längeren Umsteigezeiten (aufgrund von Kinderwagen, Gepäck, Rollstuhl o.ä.).
- Für optimale Umstiegsmöglichkeiten werden alle Regionen in einen Deutschland-Takt integriert.
- Alle Regionen werden in einem Deutschland-Tarif integriert: Durchgehende Tickets für die komplette Reisekette erleichtern die Ticketbuchung.
- Die Ausweitung der EU-Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr garantiert, dass alle Menschen auch im Falle eines verpassten Anschlusses ihre Ziele erreichen.

Rad- und Fußverkehr

- Es gibt ein dichtes und sicheres Radverkehrsnetz u.a. durch die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, eindeutige Beschilderung und das Einrichten von Fahrradstraßen und Fahrradzonen.
- Es gibt Radschnellwege auch unabhängig von großen Autostraßen.
- Auch im ländlichen Raum gibt es eine gute Radinfrastruktur an Kreis-, Land- und Bundesstraßen.
- Radwege sind bequem und sicher befahrbar, d.h. sie haben eine ebene Oberfläche (keine Wurzelschäden, angehobene Platten etc.) und sind ausreichend breit, sodass gegenseitiges Überholen problemlos möglich ist.
- Die Fußwege sind breit genug, dass Menschen mit Kinderwagen oder im Rollstuhl bequem aneinander vorbeikommen.
- Es gibt klare Regelungen für neue Mobilitätsformen wie E-Scooter, E-Fahrräder und Lastenräder, die sicherstellen, dass ihnen ausreichend Platz im öffentlichen Raum zur Verfügung steht, ohne dass sie den Fußverkehr gefährden.

Zugang für alle durch Barrierefreiheit

Selbstbestimmte Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Damit auch Menschen mit Behinderungen alle Verkehrsmittel nutzen können, müssen diese und die dazugehörige Infrastruktur barrierefrei sein.

Deutschland hat die Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen ratifiziert, die auch bei öffentlichen Transportmitteln die vollständige Barrierefreiheit als Voraussetzung für eine uneingeschränkte Teilhabe vorsieht. Laut Personenbeförderungsgesetz hätte diese bereits am 01. Januar 2022 erreicht werden müssen – ein Ziel, das weit verfehlt und durch zahlreiche Ausnahmen in den Nahverkehrsplänen ausgehöhlt wurde. Damit verwehrt man vielen Menschen ihr grundlegendes Recht auf gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilität.

Die Voraussetzung für weitgehende Barrierefreiheit für eine größtmögliche Vielfalt von Menschen ist die Festlegung eindeutiger Mindeststandards. Diese müssen bundesweit und anbieterunabhängig gelten und alle öffentlichen Verkehrsmittel, private Mobilitätsdienstleistungen und Sharing-Angebote sowie den gesamten Straßenraum umfassen.

Alle Formen von Behinderung mitdenken

Bei den Mindeststandards müssen alle Formen von Behinderungen mitgedacht werden. Das heißt: Neben baulichen Maßnahmen an Haltestellen und absenkbaren Fahrzeugen für Menschen, die einen Rollstuhl oder Rollator nutzen, braucht es auch Konzepte für Menschen mit sensorischen (also Seh- und Höreinschränkungen) und psychischen Einschränkungen sowie intellektuellen Behinderungen, damit auch sie selbstständig öffentliche Verkehrsmittel nutzen können.

Den Weg zur Haltestelle barrierefrei gestalten

Es reicht zudem nicht aus, wenn nur ein Teil der Beförderungskette barrierefrei ist, etwa wenn der Bus einen Platz für Rollstühle oder Rollatoren hat, der Weg zur Haltestelle aber nicht selbstständig zu bewältigen ist.⁴ Zu achten ist in diesem Kontext auf ganzjährige Wartung und Instandhaltung durch regelmäßige Reinigung sowie einen zuverlässigen Herbst- und Winterdienst.

Fußverkehrsanlagen und Radinfrastruktur sind ebenfalls barrierearm zu gestalten – das wird auch aufgrund der demografischen Entwicklung immer wichtiger. Vor allem ältere Personen gehen häufig zu Fuß und sind auf eine sichere Infrastruktur angewiesen. Deshalb müssen Fußgängerampeln und -überwege errichtet werden, die ein sicheres Überqueren der Straße ermöglichen. Mit Blick auf mobilitätseingeschränkte Personen müssen außerdem Bordsteinabsenkungen, eine kontrastreiche Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie taktile Elemente berücksichtigt werden. Auch ausreichende Beleuchtung, genügend Sitzmöglichkeiten und schattenspendendes Straßengrün sind für Fußgänger*innen essenziell. Das Ziel im Sinne eines „Designs für Alle“ ist, dass der öffentliche Raum für die gesamte Gesellschaft gut nutzbar ist und eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

Angenehme und barrierefreie Haltestellen schaffen

Zentral ist die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen. Dazu gehört eine ausreichende Anzahl an Sitzgelegenheiten in unterschiedlichen Höhen, genügend Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrende unter einer Überdachung und vor Informationstafeln, taktil erfassbare und kontrastreich gestaltete Haltestellenmöblierung.

Fahrzeuge im ÖPNV und flexible Bedienformen

Für die Fahrzeuge, die im regulären ÖPNV-Angebot eingesetzt werden, braucht es Mindeststandards für eine barrierefreie Nutzung. Dazu gehört der Übergang von der Haltestelle zum Fahrzeug. Die Lücke oder Stufe sollte nicht größer bzw. höher als 5 cm sein, andernfalls muss eine fahrzeuggebundene

⁴ Siehe hierzu den VCD Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/VCD_Leitfaden_fuer_gute_Wege_zur_Haltestelle_2019.pdf

Einstieghilfe bereitgestellt werden. Alle Ausstattungs- und Bedienelemente sowie Kommunikationseinrichtungen müssen kontrastreich und auch taktil erfassbar gestaltet und mit leicht erkennbaren und standardisierten Piktogrammen versehen werden. Zudem muss ausreichend Bewegungsfläche für Rollstühle, Kinderwagen etc. vorhanden sein.

Flexible Bedienformen bieten ein besonderes Potenzial für mobilitätseingeschränkte Menschen, sofern sie mit barrierefreien Fahrzeugen erbracht werden. Das bedeutet etwa, dass auch im ländlichen Raum flächendeckend barrierefreie Taxen oder On-Demand-Sammelverkehre in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen und eine angemessene Verfügbarkeit unabhängig vom Wohnort gewährleisten.

Zugang zu Informationen und der Weg zum Ticket

Auch die Beschaffung von Informationen zum Mobilitätsangebot muss barrierefrei sein, damit alle Menschen Zugang zu digitalen Angeboten und Diensten haben. Das umfasst die Buchung, Bestellung und Bezahlung bei allen Formen digitaler bzw. App-vermittelter Beförderungsdienste. Echtzeitdaten beispielsweise über ausgefallene Aufzüge müssen eingebunden und als Push-Nachrichten abrufbar sein. Die zentralen Informationen an Haltepunkten und in Fahrzeugen sollten möglichst visuell und akustisch vermittelt werden.

Barrierefreiheit umfassend denken

Zur Barrierefreiheit gehören viele weitere Aspekte und Bereiche, die hier nicht umfänglich behandelt werden können.⁵ So geht es z.B. auch um barrierefreie Toiletten in Zügen, Bahnhöfen und an frequentierten Haltestellen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass bei der Weiterentwicklung der Standards, aber auch bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen, der Fahrzeugbeschaffung sowie der Schulung von Personal Fahrgast-, Behinderten- und andere Verbände angehört und beteiligt werden.

Es bleibt zu hoffen, dass den Worten aus dem Koalitionsvertrag Taten folgen werden: „Wir wollen, dass Deutschland in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens, vor allem aber bei der Mobilität (...) barrierefrei wird. Wir setzen dafür das Bundesprogramm Barrierefreiheit ein. (...) Wir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen.“ (Koalitionsvertrag 2021-2025, S. 61)

Für Menschen mit Behinderung geht es bei der Umsetzung von Barrierefreiheit um nicht weniger als ein Menschenrecht. Aber auch für alle anderen bedeutet ein Abbau von Barrieren einen besseren Zugang zu Mobilität und mehr Komfort. So profitieren beispielweise Menschen mit Gepäck, Kinderwagen, Fahrrädern, Einkaufswagen oder Hunden. Auch für Schwangere, Menschen mit temporären Einschränkungen und sprachunkundige sowie ältere Menschen, Kinder und Ortsunkundige würde sich die Mobilität deutlich verbessern. Konsequente Barrierefreiheit verbessert daher die Lebensqualität für einen Großteil der Gesellschaft erheblich.

Bezahlbar für alle durch soziale Tarife und gerechte Finanzierung

Mobilität als Daseinsvorsorge ist eine wesentliche Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und muss daher für alle Menschen bezahlbar sein. Für eine gerechte Finanzierung muss das gesamte System aus Steuern, Abgaben, Beiträgen und Beförderungsentgelten im Mobilitätsbereich reformiert und sozialverträglich gestaltet werden. Umwelt- und klimaschädliche Anreize gilt es zu vermeiden und stattdessen Mobilitätsgerechtigkeit herzustellen und bestmöglich mit dem Verursacherprinzip zu vereinbaren.

Von zentraler Bedeutung sind dabei bundesweite Sozialtickets für den ÖPNV, die Umwandlung der Entfernungspauschale in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld sowie eine sozial gerechte Ausgestaltung der CO₂-Bepreisung. Im Zuge dessen muss die lange Liste umweltschädlicher und sozial unausgewogener Subventionen und Steuervorteile auf den Prüfstand gestellt werden. Dazu gehören vor allem die Abschaffung der Steuerprivilegien für Dienstwagen, Dieselmotoren und Kerosin. Die umweltschädlichen Subventionen allein im Verkehrsbereich belaufen sich laut Umweltbundesamt auf rund 30 Milliarden Euro jährlich – Geld, das dringend für den Ausbau des Umweltverbundes benötigt wird.⁶

5 Siehe z.B. das Positionspapier zum Gipfel „Barrierefreier ÖPNV und Fernverkehr“ der Fördergemeinschaft der Querschnittsgelähmten in Deutschland e.V. unter https://www.fgg.de/wp-content/uploads/2021/07/Gipfel-0%CC%88PNV_Positionspapier.pdf

6 Umweltbundesamt (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Texte 143/2021

Bezahlbarer ÖPNV durch Sozialtickets

Auch ein gut ausgebautes und barrierefreies ÖPNV-Angebot muss für alle bezahlbar bleiben. Dafür braucht es Tarife, die den unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten der Menschen Rechnung tragen. Derzeit richten sich die Standard-Tarife im ÖPNV nach Menschen mit Durchschnittseinkommen und sind damit für diejenigen mit geringem Einkommen und Bezieher*innen von Transferleistungen oft zu teuer. Für einzelne Gruppen wie Studierende und Auszubildende gibt es deshalb bereits ermäßigte Tickets. Auch für Empfänger*innen von Sozialleistungen werden teilweise vergünstigte Sozialtickets angeboten. Diese gibt es jedoch nicht in allen Städten, nur in sehr wenigen ländlichen Gemeinden und häufig sind sie für die Zielgruppe gar nicht bezahlbar.

Mobilität für alle kann nur durch bundesweit erhältliche [Sozialtickets](#) gesichert werden. Sie müssen dafür günstiger sein als der für Verkehr vorgesehene Anteil im Regelsatz der Sozialleistungen (Hartz IV; derzeit 40,27 Euro). Sie müssen über Verbundgrenzen hinweg und zeitlich unbegrenzt gültig sein und zudem unbürokratisch auch für Menschen erhältlich sein, die keine Sozialleistungen beziehen, aber dennoch an der Armutsgrenze leben.

Auch Mobilitätsformen jenseits des ÖPNV wie ein eigenes Fahrrad oder der Zugang zu Sharing-Angeboten sollte Menschen, die Sozialleistungen beziehen, ermöglicht werden. Der Regelsatz sollte daher erhöht werden, um auch solche Kosten abdecken zu können. Idealerweise würden die Sozialtickets auch einen Grundstock an Leistungen ergänzender Angebote wie Car-Sharing, Leihfahrräder oder Taxis enthalten.

Mobilitätsgeld statt Pendlerpauschale

Die Entfernungspauschale, auch Pendlerpauschale genannt, ist in ihrer jetzigen Ausgestaltung sozial ungerecht. Von ihr profitieren vor allem gutverdienende Haushalte mit einem höheren Steuersatz und längeren Arbeitswegen. Fast 40 Prozent der Steuervorteile durch die Pendlerpauschale entfallen auf die einkommensstärksten 20 Prozent der Bevölkerung.

Die Entfernungspauschale ist so angelegt, dass Arbeitnehmer*innen ihre Wegekosten von der Steuer absetzen können, sodass sich das zu versteuernde Einkommen verringert. Je höher das Einkommen und damit der Steuersatz ist, desto größer ist die Entlastung durch die Pendlerpauschale. Geringverdiener*innen werden so benachteiligt, da sie nur relativ wenig oder keine Einkommenssteuer zahlen und bei gleichen Pendelkosten weniger entlastet werden.

Zudem setzt die Pendlerpauschale Fehlanreize für weitere Zersiedelung und damit mehr Verkehr und entsprechend höhere CO₂-Emissionen – nochmals verstärkt durch die Einführung der höheren Fernpendlerpauschale ab dem 21. Kilometer im Jahr 2021. Die Zersiedelung ist oft auch ein Ergebnis steigender Mieten in den Innenstädten. Das daraus resultierende soziale Problem kann jedoch nicht mit einem Zuschuss zum längeren Arbeitsweg gelöst werden. Stattdessen müssen die Ursachen der Probleme behoben werden: Gegensteuern lässt sich durch soziale Wohnungspolitik und die Förderung des Umweltverbundes.

Um die Menschen zu entlasten, die auf das Pendeln angewiesen sind, und gleichzeitig die soziale Schieflage der Pendlerpauschale zu beseitigen, sollte diese in ein Mobilitätsgeld umgewandelt werden. Dabei bekommen alle Pendler*innen den gleichen Betrag pro Pendelkilometer ausbezahlt bzw. von der Steuerlast abgezogen. Der Steuersatz hat damit keinen Einfluss auf die Höhe der Entlastung.

Um das Mobilitätsgeld für den Staat aufkommensneutral zu gestalten, müsste man es bei 10 Cent pro Entfernungskilometer ansetzen. Geringverdienende mit dem Eingangssteuersatz von 14 Prozent würden damit statt bisher 4,2 Cent 10 Cent erstattet bekommen. Genauso bekommen auch die Spitzenverdienenden 10 Cent, anstatt durch die Pendlerpauschale beim Spitzensteuersatz von 42 Prozent mit 12,6 Cent entlastet zu werden (Pendelweg bis 20km). Die bestehende Deckelung auf einen maximalen jährlichen Gesamtbetrag müsste entsprechend umgerechnet werden. Dabei muss vor allem die Ausnahme für Pkw-Fahrten abgeschafft werden. Diese bevorzugt bei täglichen Pendelwegen von über 50-60 Kilometer die Nutzung des Pkw.

Die soziale Schieflage der Pendlerpauschale muss dringend beseitigt werden. Gleichzeitig darf nicht außer Acht gelassen werden, dass zwei Drittel der zurückgelegten Wege nicht beruflich bedingt sind. Dies betrifft insbesondere Hol- und Bringdienste für Kinder und zu pflegende Angehörige sowie Einkäufe. Diese fallen statistisch häufiger in den Zuständigkeitsbereich von Frauen und werden als rein private Angelegenheit behandelt. Es muss geprüft werden, ob solche Wege auch über das Mobilitätsgeld abgerechnet werden können, um gezielt Familien mit Kindern und pflegebedürftigen Angehörigen zu entlasten. Andernfalls sind Instrumente wie eine sozial ausgestaltete Rückerstattung eines CO₂-Preises umso wichtiger.

CO₂-Preis: sozial gerechte Ausgestaltung

Seit 2021 wird auf Kraft- und Heizstoffe ein [CO₂-Preis](#) erhoben, der sich jährlich erhöht. Ziel ist eine ökologische Lenkungswirkung, indem klimaschädliches Verhalten verteuert und dadurch eine Verhaltensänderung hin zu klimaschonenderen Verkehrsmitteln bewirkt wird. Zugleich nähert man sich dem Verursacherprinzip an: Für die Kosten des Klimawandels sollen diejenigen aufkommen, die für die Emissionen verantwortlich sind. Für die Mobilität bedeutet dies: Wer mehr Auto fährt und mehr Kraftstoff verbraucht, verursacht einen höheren CO₂-Ausstoß und zahlt dementsprechend einen höheren CO₂-Preis.

Dabei gibt es einen engen statistischen Zusammenhang zwischen der Höhe des Einkommens und des Kraftstoffverbrauchs. So besitzen Haushalte mit höherem Einkommen im Schnitt mehr als ein Auto und legen weitere Strecken zurück. Dies zeigt sich auch beim CO₂-Ausstoß: Alleine die oberen zehn Prozent der reichsten Haushalte verursachen mit ihrem Verbrauch von Benzin und Diesel viermal mehr CO₂ als die ärmsten zehn Prozent.⁷ Wegen ihres höheren Verbrauchs tragen sie einen höheren Anteil an den CO₂-Preisen. Trotzdem sind die einkommensschwachen Haushalte durch Energiepreissteigerungen stärker betroffen, da sie mit den lebensnotwendigen Ausgaben schnell ans finanzielle Limit geraten.

Damit die sinnvolle ökologische Lenkungswirkung des CO₂-Preises nicht zu sozialen Verwerfungen führt, muss sie mit einer sozial ausgewogenen Rückerstattung verbunden werden. Eine solche Rückerstattung wurde in Form eines Energie- oder Klimageldes zum Start der CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen versprochen und soll bis Ende 2022 eingeführt werden. Die Grundidee: Alle Menschen – also auch Kinder – bekommen den gleichen Betrag ausgezahlt. Wer für wenig Emissionen verantwortlich ist, hat damit ein Plus, wer weiterhin viel mit einem großen Auto fährt und eine große Wohnung heizt, ein Minus.

Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die Bepreisung von klimaschädlichem Verhalten nur wirken kann, wenn gute Alternativen zur Verfügung stehen. Das heißt im Bereich der Mobilität, dass Menschen nur dann auf klimaschonende Verkehrsmittel um- und aus der Abhängigkeit vom Auto aussteigen können, wenn der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußinfrastruktur gut ausgebaut ist. Deshalb ist die Umsetzung der Mobilitätsgarantie die zentrale Voraussetzung für einen hohen CO₂-Preis mit entsprechender Lenkungswirkung.

Das Bundesmobilitätsgesetz schafft den rechtlichen Rahmen

Die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie durch entsprechende Qualitäts- und Erreichbarkeitsstandards muss bundesweit in eine Gesamtstrategie eingebettet werden. Dafür braucht es einen neuen gesetzlichen Rahmen, der die künftige Planung und Finanzierung von Infrastrukturen und Mobilitätsangeboten an Nachhaltigkeitszielen ausrichtet und entsprechende Standards definiert. Gleichzeitig wird ein effektives Controlling benötigt.

Der vom VCD vorgelegte Vorschlag für ein [Bundesmobilitätsgesetz \(BuMoG\)](#) schafft genau diesen neuen Rechtsrahmen. Der Gesetzesvorschlag setzt Leitziele, unter anderem zu Mobilitätssicherung und Barrierefreiheit, Sozialverträglichkeit, für lebenswerte Städte und Regionen sowie zur Effizienz und Resilienz des Verkehrssystems. Vorbilder für derartige verkehrsspezifische Leitziele sind z.B. die „[Vancouver Principles](#)“ der OECD zum nachhaltigen Verkehr. Vorgaben zur Erreichbarkeit durch öffentliche Mobilitätsangebote existieren zwar bereits als Grundsätze im Raumordnungsgesetz (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG), werden aber erst durch das Bundesmobilitätsgesetz konkretisiert und in verbindliche mobilitätsspezifische Standards übersetzt. Dabei gilt es, die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung integriert über alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel hinweg zu betrachten.

⁷ Zum Zusammenhang von Einkommen und Mobilitätsverhalten siehe auch das Factsheet »Die Verkehrswende ist sozial gerecht!« www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Fact_Sheet-Die_Verkehrswende_ist_sozial_gerecht.pdf

Das BuMoG sieht vor, dass die Leitziele in einem Bundesmobilitätsplan durch Umsetzungsziele konkretisiert werden. Dazu würden dann auch Standards zur Erreichbarkeit und Qualität des Umweltverbundes gehören. Solche Standards sind bereits geltende Praxis in der Schweiz und regeln dort die Erschließung auch kleinster Orte mit dem ÖPNV. Die in diesem Papier aufgeführten Eckpunkte und Standards für Angebot, Barrierefreiheit und Bezahlbarkeit sind eine Grundlage für diese Konkretisierung durch einen Bundesmobilitätsplan. Sie würden es ermöglichen, eine integrierte Verkehrsplanung auf die notwendigen Projekte des Infrastrukturausbaus und der Förderung des Umweltverbunds zu konzentrieren.

Mithilfe des BuMoG könnte sichergestellt werden, dass die notwendigen Aufgaben der Planung und Beauftragung, des Betriebs, der Finanzierung sowie der Kontrolle der Standards zwischen Bund, Ländern und Kommunen optimal aufgeteilt werden. Die kommunale Selbstverwaltung würde im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips erhalten bleiben und zusätzlich um die lokalen Möglichkeiten für die Umsetzung entsprechender Maßnahmen erweitert werden. Wichtig ist, dass überregionale Belange nicht außen vor bleiben und die bundesweiten Standards den klar definierten Rahmen bilden. Im Gegenzug müssen die Kommunen vom Bund über die Länder finanziell so gut ausgestattet sein, dass sie diesen Anforderungen auch gerecht werden können (Konnexitätsprinzip). Und es braucht eine Instanz, die kontrolliert, dass diese Mittel auch wirklich zur Realisierung der Mobilitätsgarantie verwendet werden.

Der Weg zur Mobilitätsgerechtigkeit

Die in diesem Papier skizzierte Mobilitätsgarantie lässt sich nicht von heute auf morgen verwirklichen. Es sind Investitionen in neue Infrastruktur und Fahrzeuge nötig und es braucht mehr Personal für die Planung und den Betrieb. Umso wichtiger ist es, jetzt die entsprechenden Weichen zu stellen, Finanzierungsfragen zu klären und die Standards auszuhandeln.

Die Mobilitätsgarantie kann nur mit einem klaren Ziel und verbindlichen Etappen vor Augen realisiert werden. Und nur so können auch die Klimaschutzziele im Verkehr eingehalten werden, ohne dass es zu gesellschaftlichen Verwerfungen kommt.

Die Mobilitätsgarantie ist ein Versprechen für eine lebenswertere Zukunft. Sie nimmt Mobilitätsbedürfnisse und gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ernst und formuliert daraus ein Grundrecht mit konkreten Rechtsansprüchen. Die Umsetzung ist als gesamtgesellschaftliche Aufgabe zu sehen, in die sich die Politik von Bund bis zu den Kommunen, von der Verkehrs- über die Wirtschafts-, Struktur- bis hin zu Sozial-, Gesundheits- und Bildungspolitik, aber auch die Wirtschaft und die Zivilgesellschaft engagiert einbringen müssen. Gleichzeitig eröffnet sie für die genannten Bereiche große Chancen. Vor allem aber ist sie ein zentraler Schritt für Mobilitätsgerechtigkeit, für die Freiheit, auch ohne eigenes Auto überall gut mobil zu sein, für mehr Lebensqualität auf unseren Straßen und natürlich auch für den Klimaschutz

Impressum

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin

www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Dominik Fette | Fon 030/280351-281

dominik.fette@vcd.org

Titelbild: Markus Gloger/VCD

Grafik: weareplayground.com/VCD

© VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. / 4/2022